

CAMINHANDO NOS TRILHOS



ISRAEL FOGUEL

***CAMINHANDO
NOS TRILHOS***

3ª Edição

**São Paulo
Edição do Autor
2018**

Copyright by Israel Foguel
3ª Edição
Produção editorial e revisão: Israel Foguel
Capa: Israel Foguel
Diagramação: Vera Lúcia de Souza Foguel

Registrado na Fundação Biblioteca Nacional
Decreto nº 1.825, de 20 de dezembro de 1907

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

F656c Foguel, Israel (1954 -)

Caminhando nos Trilhos / Israel Foguel – São Paulo: Editora Yolbook, 2018 – 3ª Edição
284p.: 14,8cm x21cm

ISBN n. 978-85-921228-5-0

CDD - 930

CDU – 94.3

Índice para catálogo sistemático:

1- História: I.Título

Todos os direitos desta edição reservados à Israel Foguel
Rua D. Pedro II, 1624 – Centro – Pirassununga/ SP – Brasil
CEP 13630-138 - Telefone (19) 9.9745.4131

DEDICATÒRIA

**À minha esposa,
Vera Lúcia**

**Aos meus filhos,
William e Priscilla**

Ao meu genro Daniel e nora Juliana

**Aos meus netos,
Yohann, Pyetra e Loren,**

**E a todos aqueles que deram sua contribuição a
Construção das ferrovias em nossa cidade.**

“A história é o conhecimento do passado para uso e instrução do presente e do futuro. O passado é cheio de ensinamentos”.

Dr. Israel Vieira Ferreira

Caminhando nos Trilhos

INTRODUÇÃO

A história da Cia. Paulista de Estradas de Ferro se funde com a própria história da maioria dos municípios vizinhos de nossa cidade.

Houve um tempo em que as ferrovias no Brasil eram símbolos de requinte, elegância e pontualidade.

Seu surgimento e seu desenrolar durante os anos em que estiveram ativas trouxeram o progresso e o desenvolvimento através das linhas de trem distribuídas pelos quatro cantos de nosso estado.

Relembrar esta trajetória realmente era uma missão que nos dava um desejo enorme de realizar.

Começamos pesquisando livros, pesquisando através da internet sites que registravam momentos das estradas de ferro, pesquisando ferroviários que viveram a própria história da FEPASA e como resultado conseguimos montar uma pequena história destes caminhos de ferro, caminhando nos trilhos que fizeram o desenvolvimento de nossa cidade.

Falamos sobre o surgimento da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, da Ferrovia Paulista S.A, de Cordeiro (depois Cordeirópolis) onde eram realizadas as baldeações para quem fosse para São Paulo e falamos das estações que faziam parte dos ramais de Descalvado e Santa Veridiana.

Esperamos com este pequeno trabalho ter compilado esta belíssima trajetória da Estrada de Ferro, viva em nossas lembranças que, infelizmente, foi colocada de lado por nossos governantes.

Boa leitura e revivam um passado de glórias e tristezas, espelhadas pela criação das linhas e pelas suas desativações.

Israel Foguel

NASCIMENTO DO TREM

No dia 21 de fevereiro de 1804 uma máquina estranha foi posta em um caminho de trilhos em Penyardren, vilarejo no País de Gales.

A máquina, que à primeira vista parecia um canhão com rodas, visto de perto, não passava de uma caldeira deitada e apoiada em quatro rodas dentadas.

Seguida por cinco vagões carregados com dez toneladas de carvão, setenta passageiros e os olhares de centenas de curiosos, a geringonça lentamente criou vida e, expelindo fumaça, tomou o rumo de Abercynon, movendo-se sem o auxílio de cavalos ou qualquer outra força animal.

Chegou quatro horas e 5 minutos depois ao destino, após vencer um percurso de 14,5 quilômetros e protagonizou nesse trajeto um dos maiores acontecimentos históricos: **o nascimento do trem**.

A precária e desengonçada locomotiva foi uma invenção do britânico Richard Trevithick (1771-1833) que na verdade não tinha grandes segredos. Filho de engenheiro e acostumado a ver o trabalho de mineiros desde criança, Richard limitou-se a unir os princípios das máquinas a vapor, que bombeavam água para fora das minas, com os



Caminhando nos Trilhos

trilhos de ferro fundido que ajudavam a deslizar a carga de minérios puxada pelos cavalos.

A partir daí o invento foi ganhando melhorias.

O trilho como utilizado até os dias de hoje foi criado em 1830 por Charles Vignoles, engenheiro inglês responsável pelo traçado da primeira ferrovia no mundo (Manchester-Liverpool) e que anos mais tarde assumiria a supervisão da quarta ferrovia brasileira, a Bahia and São Francisco Railway (1860).

A CHEGADA DO TREM NO BRASIL

A ideia de construir estradas de ferro no Brasil remonta a 1828, quando o Governo Imperial autorizou por Carta Lei a construção e exploração de estradas em geral.

Quanto às ferrovias, uma lei específica, a de nº 101, só foi baixada em 31 de Outubro de 1835. E previa concessão pelo prazo de 40 anos às empresas que se propusessem a deitar trilhos interligando as províncias do Rio de Janeiro, São Paulo, Rio Grande do Sul e Bahia.

Porém, os incentivos oferecidos não despertaram muito interesse, pois as perspectivas de lucro não eram muito animadoras.

Na época, somente um empresário com espírito aventureiro seria capaz de levar avante tão arriscada iniciativa. E assim foi.

Em 27 de abril de 1852, o empresário Irineu Evangelista de Souza recebeu a concessão – e as regalias embutidas nela, como



Israel Foguel

isenções e garantia de juros sobre o capital investido – e, no mesmo ano, deu início às obras da primeira estrada de ferro do Brasil ligando o Porto de Magé, na baía de Guanabara até a Raiz da Serra, de Petrópolis, no alto da Serra dos Órgãos, um paredão rochoso de 870 metros, que seria vencido depois da superação de uns cem números de dificuldades técnicas, materiais e humanas.

No dia 6 de Setembro de 1853, com uma parte do trajeto já instalada, Irineu Evangelista levou um grupo de jornalistas e embaixadores a fazer a primeira viagem oficial de trem realizada no Brasil.

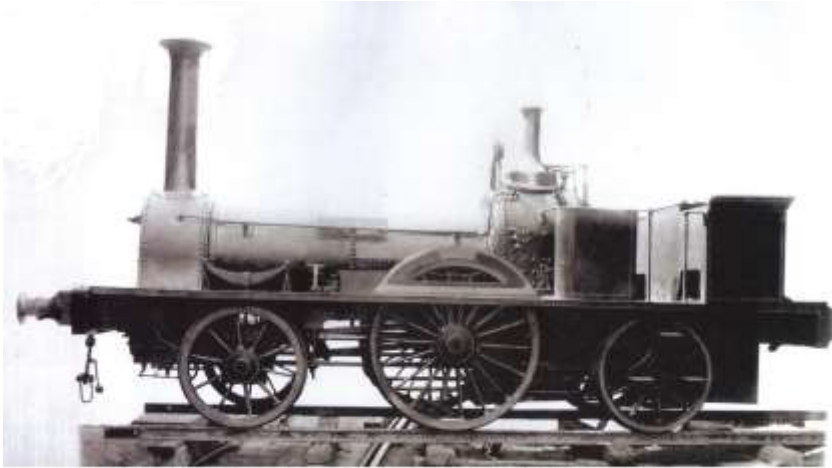
No dia 30 de Abril de 1854, Irineu Evangelista preparou com esmero sua segunda maior festa nacional: a inauguração da Ferrovia, com uma viagem de pouco mais de 28 minutos, pelos 14 quilômetros até Fragoso. O trem, dimensionado para o transporte de cargas e passageiros, fazia conexão com a barca a vapor Guarany, construída nos estaleiros do próprio Irineu, na Ponta da Areia, Niterói. A barca ia da prainha (atual Praça Mauá) até o ponto inicial da Ferrovia, a



Estação Guia de Pacobaíba, em Porto da Estrela (RJ). O trem esperava o vapor chegar, fazia o transbordo e depois partia para

Caminhando nos Trilhos

cumprir seus 14 quilômetros de trilhos até a localidade conhecida como Frágoso, no pé da serra. Neste dia, Irineu Evangelista recebeu de Dom Pedro II o título de Barão de Mauá. Mas por que Mauá! Porque este era o antigo nome do Porto da Estrela, que depois voltaria a se chamar Mauá, denominação que permanece até hoje.



A "BARONEZA", primeira locomotiva a rodar no Brasil, em 30 de Abril de 1854

A locomotiva que fez a primeira viagem de trem do Brasil foi importada da empresa britânica William Fair Bairns & Sons, de Manchester e foi apelidada de **Baroneza**, em homenagem à mulher de Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá.

Após isto, o desenvolvimento começa a surgir.

Em maio de 1855 é fundada a Companhia de Estrada de Ferro Dom Pedro II.

Em 24 de maio de 1856 começam as obras da Bahia and São Francisco Railway, no trecho entre Salvador e Alagoinhas.

Em 1856 o governo imperial (D. Pedro II) autoriza a construção de uma estrada de ferro unindo Santos a Jundiaí, podendo ser prolongada até Campinas e Rio Claro.

Israel Foguel

Em 08 de fevereiro de 1858 começa a funcionar o primeiro trem da Recife and São Francisco Railway, segunda ferrovia brasileira, ligando a capital do Pernambuco ao município do Cabo.

No dia 29 de março de 1858 é inaugurado a E.F Dom Pedro II que ligava em 47,21 quilômetros de trilhos, a estação da Corte a Pouso dos Queimados (RJ).

No dia 28 de junho de 1860 é inaugurado o primeiro trecho da Bahia and São Francisco Railway, ligando as estações de Calçada e Paripe.

Em 15 de março de 1860 começam as obras da São Paulo Railway.

No dia 16 de fevereiro de 1867 a linha ligando Santos a Jundiaí é inaugurada.

Em 1867 é inaugurada a E.F. São Paulo e Rio de Janeiro – o prolongamento paulista da E.F. Dom Pedro II.

Em 1868 o trem chega a Jundiaí, pela São Paulo Railway. Nesse ano, a ferrovia é entregue a investidores ingleses liderados pela Casa Rothschild & Sons.

No dia 30 de janeiro de 1868 é fundada a Companhia Paulista de Estradas de Ferro.

COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO

A Companhia Paulista de Estradas de Ferro foi uma companhia ferroviária brasileira situada no Estado de São Paulo. Ela ficou conhecida pelo seu alto padrão de qualidade no atendimento ao público.

A preocupação com a pontualidade era tão grande que as pessoas diziam que acertavam os



Simbolo da Companhia Paulista de Estrada de Ferro

Caminhando nos Trilhos

relógios na chegada dos trens.

Na segunda metade do século XIX, ampliava-se a fronteira agrícola do Estado de São Paulo. Extensas áreas de floresta foram derrubadas para a implantação de novas áreas de cultivo do café.

A ferrovia foi idealizada, em 1864, por um grupo de fazendeiros, negociantes e capitalistas que necessitavam de um meio de escoar o café cultivado no interior do estado de São Paulo. Estes pretendiam que a São Paulo Railway, a "Inglesa" ou "Santos-Jundiaí", levasse seus trilhos até a então São João do Rio Claro (atual Rio Claro), já que detinha a concessão para tal.

Nesta época o estado tinha como governo do período imperial Manuel Joaquim do Amaral Gurgel.

A decisão de fundar a "Companhia Paulista" surgiu após a São Paulo Railway declarar que não seria possível prolongar a ferrovia adiante, nem sequer até a



cidade de Campinas, devido às perdas com a Guerra do Paraguai. Os trilhos da São Paulo Railway chegaram só até Jundiaí. Nesta cidade começou-se a construir os trilhos da Companhia Paulista rumo ao interior de São Paulo.

O presidente da província de São Paulo na época, Joaquim Saldanha Marinho, teve atuação fundamental na fundação da Companhia Paulista, aglutinando no mesmo ideal os capitalistas e

Israel Foguel

fazendeiros que se digladiavam por interesses políticos naquele momento.

A Companhia Paulista foi então fundada no dia 30 de janeiro de 1868, sob a presidência de Clemente Falcão de Sousa Filho, porém as obras de construção da linha iniciaram-se mais de um ano após essa data, após as aprovações dos estatutos da Companhia Paulista pelo Governo Imperial Joaquim Saldanha Marinho.

Campinas, então considerada a capital agrícola do Estado, era o elo de ligação com as zonas de produção mais interiorizadas. Desde a inauguração da linha da São Paulo Railway, ligando Santos a Jundiaí, discutia-se seu prolongamento até Campinas. Entretanto, apesar de ter o privilégio para exploração do trecho Jundiaí-Campinas, a São Paulo Railway não demonstrava interesse no empreendimento.

Um grupo de grandes cafeicultores da região tomou para si a incumbência da construção do trecho. Assim, sob a liderança de Saldanha Marinho, presidente da província de São Paulo, nascia a Companhia Paulista de Estradas de Ferro.

Finalmente, no dia 11 de agosto de 1872, no governo do período imperial de Francisco Xavier Pinto de Lima, com uma bitola de 1,60 metros, chamada "bitola larga", foi inaugurado o primeiro trecho, entre Jundiaí e Campinas.

A demanda por um transporte que escoasse a produção de café era tão urgente que na própria sessão de criação da empresa, foram abertas situações visando à criação de novos trechos que atendessem às regiões de Limeira, Rio Claro, Piracicaba, Campinas, Pirassununga, Descalvado, São Carlos e Araraquara.



Estação de São Carlos

Caminhando nos Trilhos

Seus trilhos foram avançando pelo interior adentro, chegando a Rio Claro em 1875 e a Descalvado em 1876. Porém, seu crescimento foi posto em xeque quando a Companhia Paulista não aceitou dobrar-se a interesses políticos que impunham que o traçado do prolongamento a São Carlos passasse pelo Morro Pelado (atual Analândia) para atender a fazendeiros influentes.

Da mesma forma, por critérios políticos, na gestão de Laurindo Abelardo de Brito como presidente da província de São Paulo, a Companhia Paulista ficou impedida de prolongar suas linhas até Ribeirão Preto, diretriz natural da então linha tronco, que acabou findando em Descalvado.

Tal prolongamento foi concedido à Companhia Mogiana, numa evidente "quebra" de seu traçado original. A Companhia Mogiana de Estrada de Ferro que tinha sido fundada com o objetivo



Estação da cidade de Ribeirão Preto

de ligar a cidade de Mogi Mirim a Campinas (teve seu primeiro trecho inaugurado em 1875) ganhou desta forma uma rápida expansão em direção a cidade de Ribeirão Preto.

Em 1888 seus trilhos atingiriam o Rio Grande, na divisa de Minas Gerais, iniciando desta forma o transporte fluvial na região.

Israel Foguel

Foi, então, fundada a Companhia Rio Claro, que levou a concessão do prolongamento a São Carlos e Araraquara, com um ramal para Jaú e Bauru partindo de Itirapina.

Alguns anos após, foi proposta, pela Companhia Rio Claro que pertencia a família "Arruda Botelho" do Conde do Pinhal e ao Major Benedito Antonio da Silva, a fusão desta com a Companhia Paulista, porém as bases propostas para tal transação não foram aceitas pela Companhia Paulista, através de seu então presidente Fidêncio Nepomuceno Prates, apesar de ter havido recomendação de membros do seu corpo técnico que vistoriaram as instalações da Companhia Rio Claro, para que a fusão se concretizasse.



Logo após este fato, a Companhia Rio Claro foi vendida para a "The Rio Claro São Paulo Railway Company", com sede em Londres, que dotou a linha de várias melhorias e construiu novos ramais.

Devido a rumores de uma possível fusão da "The Rio Claro" com a Companhia Mogiana, a diretoria da Companhia Paulista, através de seu presidente Conselheiro Antônio da Silva Prado autorizou a compra da "The Rio Claro" no ano de 1892, pela quantia

Caminhando nos Trilhos

de 2.775.000 libras esterlinas, com um empréstimo de 2.750.000 libras obtido em Londres e 25.000 libras no ato da compra.

Em 1891, a Companhia Paulista adquiriu duas pequenas ferrovias em bitola de 0,60m que se avizinhavam de suas congêneres a Companhia Rio Claro e a Mogiana: a Companhia Descalvadense e a Companhia Ramal Férreo de Santa Rita.

A partir daí, a Companhia Paulista pôde estender sua linha interior afora, ficando tributárias de um riquíssimo setor do estado limitado entre os rios Mogi-Guaçu e do Peixe, tendo também como tributárias ferrovias como a Companhia Douradense, Noroeste do Brasil, Estrada de Ferro Araraquara, São Paulo-Goiás, Mogiana, Funilense e Ramal Férreo Campineiro.



Ao receber em 1º de abril de 1892 as linhas da Rio Claro Railway, a Companhia Paulista dividiu sua malha em duas secções: a Paulista que contava com a bitola larga e as duas pequenas linhas de bitola de 0,60m, e a Rio Claro, com todas as linhas de bitola métrica.

Depois, a Paulista desenvolveu, e muito, a infraestrutura recebida dos ingleses, ampliando e melhorando as Estações, como as

Israel Foguel

de Rio Claro (que foi integralmente reconstruída, com amplas gares) e São Carlos (que sofreu, em seu corpo original, muitas ampliações e a instalação de armadura metálica de sua ampla gare) e o lastreamento de pedra da via permanente, dentre outros itens de muita importância.

Após o trecho inicial Jundiaí-Campinas (1872), os trechos projetados foram sucessivamente implantados até o ano de 1880, quando a empresa já se encontrava totalmente consolidada, explorando, inclusive, a navegação fluvial no rio Mogi Guaçu.

Com uma grande extensão de linha em funcionamento e várias concessões para construção de outros trechos, em 1911, a Companhia Paulista de Estradas de Ferro ostentava a imagem de empresa modelo no que diz respeito à organização e pontualidade.

Foi responsável por inúmeros melhoramentos, como a introdução no Brasil dos carros restaurantes, dormitórios e pullman, importados dos Estados Unidos. Em 1922 implantou os primeiros trens à tração elétrica da América do Sul.

A

Companhia Paulista de Estradas de Ferro sempre emprestou apoio às empresas dela tributárias como as Companhias Dourado, São Paulo-



Interior de um carro Restaurante

Goiás/Pitangueiras, Jaboticabal, Morro Agudo e Barra Bonita, chegando ao ponto de adquirir, desde os anos 30, participações acionárias daquelas Estradas, acabando por ser majoritária das cinco aqui mencionadas. Uma delas, a Pitangueiras, que houvera sido

Caminhando nos Trilhos

anteriormente integrada por incorporação à São Paulo-Goiás e, posteriormente, em vista de sua falência, organizada sob a denominação de Companhia Ferroviária São Paulo-Goiás, vendeu em 1927 à Paulista, sua Secção Pitangueiras, para que a Ferrovia-Padrão pudesse se servir do traçado da primitiva E.F. Pitangueiras, desde a passagem até Ibitiuva e daí até Bebedouro, como opção mais adequada ao prolongamento da bitola larga de Rincão a Barretos e ao Porto do Cemitério (posteriormente Colômbia), às margens do Rio Grande. Acreditando no potencial da indústria invernista do norte do Estado, a Paulista organizou com terceiros a Companhia Frigorífica e Pastoral (CFP), que foi repassada depois ao capital estrangeiro, origem da S.A. Frigorífico Anglo.

Utilizando-se de profundos estudos da lavra de Francisco Paes Leme de Monlevade, brilhante Inspetor Geral da Companhia Paulista, empreendeu a partir de 1920 a eletrificação de suas linhas, na tensão de três KVCC, estendendo a utilização da "hulha branca" em sua linha tronco de Jundiá até Campinas (1922) e daí até Rio Claro (1926). Ciente da máxima de Monlevade de que "se não eletrificasse suas linhas, não distribuiria mais dividendos", prolongou este notável melhoramento de Rio Claro a Rincão (1928) e, no Ramal de Jaú, de Itirapina a Jaú (1941) e daí a Pederneiras (1947) e Bauru (1948). O limite deste avanço deu-se entre Bauru a Cabrália-Paulista em 1954, ano da entrega do alargamento de bitola na linha de Bauru a Marília.

Interessante observar que estudos apontavam a extensão da eletrificação até Tupã, indicando, inclusive, que os Ramais de Piracicaba e Descalvado seriam eletrificados, chegando a este último, pelo menos, até a Estação de Pirassununga.

Israel Foguel



O prolongamento da eletrificação até Garça chegou a ser iniciado, mas abandonado e, por uma razão ou outra, os demais passos se resumiram aos estudos tão somente!



Primeira locomotiva Elétrica da Cia. Paulista

Caminhando nos Trilhos

A Companhia Paulista foi pioneira em uma série de iniciativas no campo ferroviário brasileiro. Foi a primeira ferrovia a eletrificar suas linhas, a utilizar carros de aço para o transporte de passageiros (e posteriormente construindo-os em suas oficinas), fomentou a criação de hortos florestais para a obtenção de dormentes e lenha (através dela o eucalipto foi introduzido no Brasil), bem como outras iniciativas de gestão até então inéditas no Brasil.

Seus trens de passageiros tornaram-se famosos pelo conforto oferecido e pela pontualidade em que operavam. O Trem "R" (Rápido) ou "Trem Azul", composto de carros de três classes (Pullman, Primeira e Segunda Classes) e restaurante, tornou-se lendário e determinou um padrão de conforto ainda não superado no Brasil, seja no transporte ferroviário ou no rodoviário, mesmo em nossos dias.

A Paulista dispunha das Oficinas de Jundiaí (dedicada à manutenção média e pesada de locomotiva a vapor elétricas e diesel elétricas) e Rio Claro (direcionadas a manutenção geral de carros e vagões).

Ao longo de suas cinco divisões possuía, inclusive, depósitos de locomotivas, mencionando-se, dentre eles, os de Jundiaí, Campinas, Rio Claro, São Carlos, Rincão e Bebedouro.



Trem de primeira classe

O primeiro sindicato de ferroviários foi fundado na cidade de São Carlos em 1929, com o nome de Sindicato dos Operários Ferroviários da Companhia Paulista

Israel Foguel

de Estradas de Ferro, que posteriormente teve sua sede transferida para Campinas.

Durante a presidência de Juscelino Kubitschek, que provocou grandes transformações na economia brasileira, deu-se uma ênfase maior ao transporte rodoviário em detrimento do transporte ferroviário. Muitos consideram esse o principal motivo para a decadência da Companhia Paulista.

Em 1961, no governo de Carlos Alberto Alves de Carvalho Pinto, durante uma crise aguda provocada por uma série de greves, a



Caminhando nos Trilhos

empresa foi estatizada. Durante esta fase, perceberam-se os primeiros sinais de queda na qualidade de atendimento, já que muitos antigos empregados foram deixando a empresa, bem como passou a haver um afrouxamento dos controles, que se tornaram mais evidentes, devido aos critérios políticos que norteiam as decisões de qualquer empresa estatal.

Em 10 de novembro de 1971, no governo de Laudo Natel, a Companhia Paulista de Estradas de Ferro foi incorporada à nova estatal FEPASA.



Mapa das Estações da Companhia Paulista de Estradas de Ferro - 1970

Israel Foguel

FERROVIA PAULISTA S.A – FEPASA

A Ferrovia Paulista S.A (FEPASA) foi uma empresa de estradas de ferro brasileira que pertencia ao Estado de São Paulo, embora sua malha se estendesse por Minas Gerais até Araguari tendo também um ramal que terminava na cidade de Sengés, no Paraná.

A ideia da FEPASA surgiu a partir dos primeiros ensaios em 1962, com uma mensagem do governo do Estado de São Paulo (Carlos Alberto Alves de Carvalho Pinto) encaminhada à Assembleia Legislativa, propondo a unificação das ferrovias paulistas por medida de ordem econômica pois havia cinco ferrovias diferentes e estatais no estado. Foi rejeitada e em 1966 reencaminhada pelo governador Laudo Natel sendo novamente rejeitada pela Assembleia Legislativa.



Abreu Sodré inaugura o trem elétrico

Caminhando nos Trilhos

Em 1967, o governador Abreu Sodré deu o primeiro passo ao transferir para a Companhia Paulista de Estradas de Ferro para a administração da Estrada de Ferro Araraquara S/A, e para a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, a administração da Estrada de Ferro São Paulo e Minas.

Em seguida, o governador através de decretos datados de 19 de setembro de 1969, transformou todas as ferrovias de sua propriedade em sociedades anônimas, a exemplo do que já ocorria com a Companhia Paulista e Companhia Mogiana.

Em 1970 o Governo do Estado de São Paulo (Roberto de Abreu Sodré) já detinha o controle da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, da Estrada de Ferro Sorocabana, da Estrada de Ferro Araraquara e da Estrada de Ferro São Paulo – Minas e a administração da Companhia Paulista de Estradas de Ferro.



Máquina da FEPASA

A fim de racionalizar e imprimir maior eficiência à administração ferroviária em São Paulo, o governo do estado promoveu a fusão destas cinco companhias sob a denominação de

Israel Foguel

Ferrovia Paulista S.A – FEPASA. Essa providência oficial resultou no desaparecimento das nomenclaturas das empresas pioneiras e ferrovias paulistas.

A
consolidação da
unificação das
ferrovias ocorreu
no governo de
Laudo Natel,
quando este
através do
decreto nº
10.410, de
28.10.1971,



sancionou a criação da nova empresa, oficializando, a FEPASA - Ferrovia Paulista S/A.

Ao invés de ocorrer uma fusão entre todas as companhias, como preceituava a letra da lei, foi decidido em Assembleia Geral Extraordinária convocada para o dia 10 de novembro de 1971, alterar previamente a denominação social da "Companhia Paulista de Estradas de Ferro" para "FEPASA - Ferrovia Paulista S.A.", seguido de incorporação à FEPASA do acervo total da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, da Estrada de Ferro Araraquara S/A. Estrada de Ferro Sorocabana S.A. e Estrada de Ferro São Paulo e Minas.

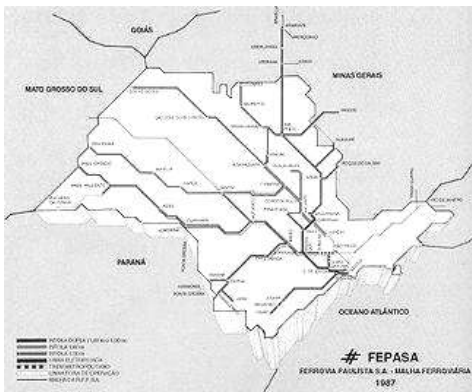
As quatro companhias foram declaradas extintas, e incorporadas aos respectivos acervos líquidos a FEPASA e este, em seguida pela RFFSA, em 1998, após a autorização dada pela Assembleia Geral Extraordinária ocorrida em 29 de maio de 1998, no governo de Mário Covas.

Caminhando nos Trilhos

Conforme legislação em vigor na época o processo de liquidação, foi iniciado em nove de dezembro de 1999. A malha então existente da antiga Ferrovias Paulista SA (Malha Paulista) foi leiloada na forma de concessão pelo período de 20 anos renováveis. O vencedor do edital de licitação de uso por tempo definido de concessão foi a Ferrobán – Ferrovias Bandeirantes S.A, que por sua vez, teve seu controle indireto assumido pela América Latina Logística, em vista da operação de incorporação de ações da holding Brasil Ferrovias à ALL.



Maquinista de Trem



Mapa FEPASA - 1987

A parte da malha ferroviária da FEPASA utilizada para o transporte suburbano nas regiões Oeste e Sul da Grande São Paulo permaneceu sob controle do Governo do Estado de São Paulo através da CPTM (Companhia Paulista de Transportes

Israel Foguel

Metropolitanos).

A FEPASA teve de 1971 a 1998, nove diretores presidentes: Raul Pires de Castro, de 10 de novembro de 1971 à 1 de abril de 1975; Walter Pedro Bodini, de 2 de abril de 1975 à 25 de março de 1979; Chafic Jacob, de 26 de março de 1979 à 1983; Cyro Antonio de Laurenza Filho, de 1983 à 1986; Antônio Carlos Rios Corral, de 1987 à 1990; Sérgio Lorena de Mello de 1990 à 1991; Walter Pedro Bodini, de 1991 à 1994; Oliver Hossepian Salles de Lima, em 1994 e Renato Casale Pavan, de 1995 à 28 de Maio de 1998.

A partir de 1996 teve início um movimento de privatização de todas as ferrovias brasileiras. No Estado de São Paulo, as companhias que compunham a antiga FEPASA passaram a administração da



Família no interior do Trem

FERROVIA Bandeirantes S.A – FERROBAM. A FEPASA foi extinta ao ser incorporada à Rede Ferroviária Federal no dia 29 de Maio de 1998, no governo Mário Covas. Nesta época Pirassununga já não possuía sequer os trilhos que haviam sido abandonados e arrancados entre 1996 e 1997. Desde o começo em bitola larga (1,60m), ele funcionou para Trens de passageiros até julho de 1976 (Pirassununga-Descalvado) e até fevereiro de 1977 (Cordeirópolis-Pirassununga). Trens cargueiros andaram pela linha até o final dos anos 80. Abandonado, o ramal teve os trilhos arrancados entre 1996 e 1997, sobrando apenas o trecho inicial até Araras com seus trilhos enferrujando ao tempo.

No ano de 1998 um ônibus trem da FERROBAN passou por Pirassununga e levou tudo o que era possível para seu acervo,